

EUROOPAN UNIONIN JÄSENMAIDEN SOVELTAMAT RATTIJUOPUMUKSEN PROMILLERAJAT

Suomen liittyminen Euroopan unionin jäseneksi on merkinnyt monenlaisia lainsäädännöllisiä muutoksia. Lakien uudistamisen keskeisenä periaatteena on ollut Suomen säännösten ja EU-direktiivien yhteensovittaminen.

EU:n yhteisten normien lisäksi jokaisella jäsenmaalla on omat kansalliset lakinsa, tapansa ja kulttuurinsa. Monien kulttuuripiirteiden erojen joukossa yhden esimerkin tarjoo suhtautuminen alkoholin käyttöön yleensä ja erityisesti liikenteessä. Juomatavat edustavat epävirallisia käyttäytymistottumuksia. EU:n jäsenmaat voidaan karkeasti ryhmitellä viinimaihin, olutmaihin ja väkeviä suosiviin maihin. Juomakulttuureille on tyypillistä, että ne eroavat niin juomisen määrän kuin laadunkin suhteen. Joissakin maissa alkoholia nautitaan vähäisiä määriä joka päivä, alkoholin käyttö kuuluu osana jokapäiväiseen elämään. Toisissa maissa taas alkoholia käytetään pääasiassa vapaa-aikana, esim. viikonloppuisin. Alkoholin nauttimisen tarkoituksinkin on eri maissa erilainen. Joissakin maissa alkoholia nautitaan seurustelujuomana, toisissa taas humaltumismielessä.

Riippumatta kansallisista juomatavoista alkoholin vaikutuksen alainen kuljettaja on vaarallinen liikenteessä. Mitä enemmän kuljettajan veressä on alkoholia, sitä suurempi on hänen onnettomuusriskinsä. Juomatavat vaikuttavat kuitenkin alkoholin kokonaiskulutukseen, mikä puolestaan liittyy haittojen, mm. rattijuopumuksen, esiintymiseen. Mitä

suurempi kulutus, sitä vakavampia alkoholihaitat ovat.

Kiintoisaa onkin selvittää, miten Euroopan unionin sisällä esiintyvä juomatapojen erilaisuus yhdistyy rattijuopumuksen ehkäisyyn. Miten alkoholin käyttöä kyetään hallitsemaan liikenteen turvallisuuden edistämiseksi?

Artikkelissa kuvataan, minkälaisen vaiheiden kautta eri jäsenmaiden rattijuopumussäännöstö on kehittynyt nykyisenlaiseksi ja mikä on tällä hetkellä, tuoreimpien muutosten jälkeen, rattijuopumuksen promillerajatilanne Euroopan unionissa.

RATTIJUOPUMUS MUKAAN LAINSÄÄDÄNTÖÖN

Jo pitkään alkoholin on tiedetty vaarantavan ajoneuvon turvallisen kuljettamisen. Siitä johtuu, että jo 1880-luvulla esim. Isossa-Britanniassa kiellettiin höyrykoneilla liikkuvien kulkuneuvojen ja hevosajoneuvojen ajaminen humalassa. Polttomoottorilla kulkevan auton keksimisen ja auton käytön yleistymisen jälkeen vuosituhannen alussa autolla ajaminen kiellettiin mm. Tanskassa (vuonna 1903), mikäli kuljettaja ei ollut ajokunnossa. Yhtenä ajokykyä heikentävänä tekijänä mainittiin alkoholin juominen. Saksassa voitiin vuoden 1909 lain perusteella kuljettajalta ottaa ajokortti pois, mikäli hän ajoi humalassa.

Liikenteen lisääntyessä edelleen 1920-luvulla eri maiden lakeihin alettiin ottaa selvä

maininta siitä, että alkoholia nauttineena autoa ei saa ajaa. Aikaisimmat tämänsisältöiset lait säädettiin Ruotsissa vuonna 1920, Isossa-Britanniassa vuonna 1925, Suomessa vuonna 1926, Alankomaissa vuonna 1927 ja Itävallassa vuonna 1929. Aktiivisen lainsäädännön kehittämisvaiheen jälkeen kesti yli kaksikymmentä vuotta, ennen kuin Euroopassa jälleen 1950-luvulla kiinnitettiin huomiota liikenneraittiuuden kehittämiseen lainsäädännön avulla. Länsi-Saksa vuonna 1952, Itä-Saksa vuonna 1956, Ranska vuonna 1958 ja Italia vuonna 1959 kielsivät autolla ajon alkoholin vaikutuksen alaisena. Alankomaiden lakia tarkennettiin vuonna 1951 siten, että humalassa ajamisesta tehtiin vakava rikos, josta voi olla seurauksena jopa viiden vuoden vankeus. Vuonna 1965 Ranska muutti lakiin ankarammaksi siten, että alkoholia nauttineena ajo yksinään riitti rangaistuksen perusteeksi. Edellisessä versiossa (1958) puhuttiin vielä ajokunnon heikkenemisestä, jonka yhtenä aiheuttajana saattoi olla alkoholin nauttiminen. Espanja liittyi rattijuopumuslakikerhoon vuonna 1967.

VEREN ALKOHOLIPITOISUUS RATTIJUOPUMUKSEN MITTANA

Liikenneturvallisuutta vaalivissa maissa, kuten Pohjoismaissa, havaittiin, että pelkkä alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisen kieltäminen lailla ei riitä rattijuopumuksen ja alkoholinnettomuuksien ennalta ehkäisemiseksi. Tuomioistuimissa oli vaikeuksia näyttää toteen riittävän selvästi kuljettajan ”alkoholin vaikutuksen alaisuus”, kun ei ollut olemassa selkeitä kriteereitä rattijuopumukselle. Lainsäädäntö antoi mahdollisuudet tuomioiden vaihtelulle ja erilaisille tulkinnoille. Samanaikaisesti Euroopan maissa alkoholinnettomuuksien osuudet vakavissa liikenneonnettomuuksissa kasvoivat vuosi vuodelta.

Halu liikenneturvallisuuden parantamiseen, liikenteen valvonnan tehostamiseen ja

oikeuskäytännön yksinkertaistamiseen saivat aikaan sen, että rattijuopumus määriteltiin promillerajoin illegitiimiksi käyttäytymiseksi. Kansallisen arvioinnin varaan jäi, kuinka suuri veren alkoholipitoisuuden oli oltava, jotta kyseessä oli rattijuopumus.

Tutkimusten mukaan (Borkenstein & al. 1964) kuljettajan ajokyky alkaa tuntuvasti huonontua hänen veren alkoholipitoisuutensa (BAC) ylittäessä 0,5 promillen rajan ja onnettomuusriski moninkertaistuu BAC:n noustessa yli 0,8 promillen.

Monissa maissa rattijuopumuksen promillerajan määrittely tuotti ongelmia, koska tutkimustulokset ja kansallinen juomakulttuuri joutuivat ristiriitaan keskenään. Tutkimustulosten perusteella WHO suositteli vuonna 1975 jäsenmaidensa rattijuopumuksen rajaksi 0,5:tä promillea. Samaan suositukseen ovat sittemmin yhtyneet Euroopan unionin komissio ja European Transport Safety Council.

Ensimmäisenä maailmassa kuljettajan veren alkoholipitoisuusrajan, promillerajan, lainsäädäntöönsä sisällytti Norja vuonna 1936; rajaksi säädettiin 0,5 promillea. Nykyisistä EU:n jäsenmaista promilleraja tuli ensimmäisenä Ruotsiin, vuonna 1941. Yleisemmin voidaan todeta, että promillerajat omakuttiin lainsäädäntöön eri maissa melko verkkaaisesti. Vasta 1970-luvulla promillelakien voidaan katsoa yleistyneen EU:ssa.

Taulukkoon I on koottu tämänhetkisiä tietoja EU:n jäsenmaiden promillerajoista, niiden voimaantulovuosista ja muutoksista. Siitä havaitaan, että EU:ssa esiintyy tällä hetkellä viidenlaisia promillerajoja: 0,8 (9 jäsenmaata), 0,7 (Ranska), 0,5 (3 jäsenmaata), 0,4 (Portugali) ja 0,2 (Ruotsi). Promillerajojen vaihtelu osoittaa, kuinka työlästä käytännössä eri maissa voimassa olevien rattijuopumuksen promillerajojen yhtenäistäminen on. Harmonisointia jarruttavat mm. jäsenmaiden erilaiset käsitykset siitä, mistä veren alkoholipitoisuudesta lähtien alkoholin aiheuttaman onnettomuusriskin kasvu katsotaan riittäväksi, jotta kuljettajaa tulee rangaista rattijuopumuksesta. Toisissa maissa pidetään 0,8 pro-

Taulukko 1. Euroopan unionin jäsenmaiden liikennejuopumuslakien kehitys ja promillerajat

jäsenmaa	rattijuopumuksen kieltävä laki			muutokset ‰-rajoihin				tilanne toukokuussa 1995
	ei ‰-rajoja vuosi, huom.	‰-rajat vuosi, raja		1. muutos		2. muutos		
Alankomaat	1927 1951, rattijuopu- muksesta vakava rikos	1974	0,5	–		–		0,5
Belgia	–	1975	0,8	1.12.94	0,5	–		0,5
Espanja	1967	1977	0,8	–		–		0,8
Irlanti	–	1975	1,25	1,0		tammik. 95	0,8	0,8
Iso-Britannia	1925	1967	0,8	–		–		0,8
Italia	1959	1988	0,8	–		–		0,8
Itävalta	1929, alkoholi ajokuntoa huo- nontava syy	1960	0,8	1994 suositus 0,5				0,8
Kreikka	–	1997	0,5	–		–		0,8
Luxemburg	–	1974	0,8	–		–		0,8
Portugali	–	1980	0,5	1994	0,4			0,4
Ranska	1955–1958, alko- holi kuljettajan kuntoa huonontava syy	1970	0,8	1994	0,7	–		0,7
Ruotsi	1967, humalassa ajo 1920, alkoholi ajokuntoa huonon- tava syy	1941	0,8	1991	0,5	1.7.90 1.2.95	1,0 0,2	0,2
Saksa*	1925, humalassa ajo 1932	1973	0,8	1991 suositus 0,5		–		0,8
Suomi	1926	1977	0,5	1994	0,5	–		0,5
Tanska	1903, alkoholi ajo- kuntoa huonontava syy	1976	0,8	–		–		0,8

* Vuoden 1909 laki: Jos ajoi humalassa, kortin voi ottaa pois.

millen veren alkoholipitoisuutta riittävän turvallisenä rajana. Toisaalta taas esim. Ruotsissa nähdään, että jo 0,2 promillen alkoholipitoisuus kuljettajan veressä aiheuttaa liiallisen onnettomuusriskin. Tutkimustulokset puoltavat enintään 0,5 promillen veren alkoholipitoisuusrajaa turvallisen ajamisen perusteena.

Viime aikoina monista vaikeuksista huolimatta useissa maissa on rattijuopumuksen promillerajoja muutettu alaspäin. Tähän

palataan maakohtaisessa katsauksessa.

Tuorein keskustelun aihe EU:ssa (eräissä EU:n työryhmässä) on, pitääkö juuri ajokortin saaneille kuljettajille säätää oma, muita kuljettajia alhaisempi raja veren alkoholipitoisuudelle. Perusteena on ”noviisikuljettajien” suuri onnettomuusriski. Eräissä yhdysvaltalaisissa osavaltioissa on kokeiltu vastaavaa käytäntöä, jolloin rajana on sovellettu 0,2:ta promillea. Tutkimustulokset ovat olleet varsin

rohkaisevia. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että uusien kuljettajien oma rattijuopumusraja on EU:ssa vielä pitkään pelkkä keskustelukysymys. Ensimmäisessä vaiheessa tulisikin kaikkien 0,8 promillen EU-maiden omaksua promillerajakseen suositeltu 0,5 promillea. Vasta sitten voitaisiin siirtyä eri kuljettajaryhmiä koskeviin langettaviin promillerajoin.

JUOMAKULTTUURIT PROMILLERAJOJEN SÄÄTELIJÖINÄ

Alkoholionnettomuuksien suuret osuudet henkilövahinko-onnettomuuksissa synnyttävät painetta promillerajojen alentamiseen, mikä pelkistää ristiriidan juurtuneiden alkoholinkäyttötapojen ja turvallisuusvaatimusten välillä. Voimakkaimmin kulttuurierot törmäävät liikenneraittiasajatuksen niissä maissa, joissa alkoholin käyttö on kuulunut perinteisesti jokapäiväiseen elämään. Kulttuureissa, joissa esim. viiniä juodaan päivittäin erilaisissa sosiaalisissa tilanteissa ilman humaltumistarkoitusta, viinin juontia ei välttämättä ymmärretä sellaiseksi alkoholin nauttimiseksi, josta liikenteessä olisi vaaraa. Jos näin ajatellaan, riippumatta siitä, paljonko ajokyky on alkoholin nauttimisen seurauksena huonontunut, on vaikeata saada yleistä hyväksyntää auton ajamista juomisen jälkeen rajoitettaville säännöksille tai juomisen rajoittamiselle ennen ajamista.

Päinvastoin kuvatulunlaisissa olosuhteissa pidetään luonnollisena sitä, että ravintolailan jälkeen ajetaan itse omalla autolla kotiin. Samoin joissakin olutmaissa, kuten Irlannissa, on ollut tapana, että töiden jälkeen kokoonnutaan pubeihin juomaan pari tuopillista olutta. Kotiin ajetaan omalla autolla.

Mikäli maissa, joissa juomakulttuuriin kuuluvat tiheä juominen mutta melko vähäiset kertakulutuksen määrät, halutaan laskea rattijuopumuksen promillerajoja, on seurauksena perinteen ja lainsäädännön törmäys. Onhan selvää, että jos promillerajana on 0,5 ja lain valvonta on tehokasta, totutut tavat eivät

ole mahdollisia, vaan tarvitaan arvojen ja asenteiden muutosta liikenneraittisuuden parantumiseksi. Kyseeseen tulee tilanne, jossa on ratkaistava, mitä perimmältään halutaan. Jatketaanko entiseen tapaan, jolloin alkoholionnettomuuksien uhrien määrä pysyy vähintään ennallaan, vai luovutaanko alkoholin käytöstä ennen ajamista, lasketaan promillerajaa ja pelastetaan rattijuopon uhreja.

Syvälle juurtuneiden juomatapojen lisäksi liikenneraittisuuden puolestapuhujat joutuvat usein taistelemaan myös taloudellisia voimia vastaan. Ovathan sekä viinin että oluen tuotanto, markkinointi ja myyminen useissa Euroopan unionin jäsenmaissa tärkeä liiketoiminnan muoto. Sen vuoksi viinintuottajat ja olutpanimoiden edustajat vastustavatkin jyrkästi omista eduistaan lähtien promillerajojen alentamista. Samalla kannalla ovat ravintola-elinkeinon harjoittajat. Näiden elinkeinon harjoittajien mielestä liikenneturvallisuudesta huolta kantavat viranomaiset, asiantuntijat ja päätöksentekijät liioittelevat alkoholin vaikutusta ajokykyyn ja rajoittavat kuljettajan oman harkintakyvyn käyttöä. Esim. Ranskassa asiantuntijat ja mm. keskeiset liikennejärjestöt ajoivat promillerajan laskemista 0,5 promilleen, mutta päätökseksi tuli entisen 0,8 promillen sijasta 0,7 promillea. Muutos on niin pieni, että se hukkuu jo mittausvirheisiin, joten käytännössä sillä tuskin saavutetaan mainittavaa hyötyä. Sekä viinintuottajien, olutpanimoiden että hotelli- ja ravintola-alan promillerajojen alentamisen vastustamisessa on viime kädessä kysymys taistelusta alkoholin kulutuksen pienenemistä, heidän tulojensa vähenemistä vastaan.

RATTIJUOPUMUSLAKIEN MAAKOHTAISIA KEHITYSPIIRTEITÄ

Kansainvälisissä yhteisöissä, kuten EU:ssakin, vahvimpien jäsenmaiden kannanotot vaikuttavat keskeisimmin koko yhteisön kehittämiseen. Sen vuoksi on tärkeää, miten Euroopan unionin suurimmat jäsenmaat, ku-

ten Saksa, Ranska, Iso-Britannia ja Italia, suhtautuvat rattijuopumuksen torjuntaan. Kaikissa maissa kansalliset ominaispiirteet heijastuvat lainsäädännössä. Niinpä EU:n yhteistä lainsäädäntöä luotaessa joudutaan tasoittamaan ja sovittamaan yhteen kansallisia kulttuurieroja.

Rattijuopumuslainsäädännössä EU:n jäsenmaissa on viidenlaisia promillerajoja. Erot aiheutuvat mm. erilaisista juomatavoista, painosturyhmien vaikutuksesta ja päätöksentekijöiden halusta vaikuttaa alkoholinnettomuuksien vähentämiseen.

Tässä kappaleessa on tarkoitus kuvata niitä kansallisia olosuhteita, jotka ovat johtaneet kussakin maassa nykyiseen rattijuopumuslainsäädännön tilanteeseen. Mukana eivät ole Pohjoismaat, koska niitä on käsitelty toisaalla (Mäki 1994).

SAKSA

Saksan rattijuopumuslainsäädännön seuraaminen on kiinnostavaa paitsi Saksan johtavan aseman vuoksi EU:ssa ja suuren alkoholin kulutuksen vuoksi (10,4 litraa absoluuttista alkoholia/ asukas 1993) myös erityisesti sen tähden, että ennen Saksojen yhdistymistä oli olemassa kaksi erilaista Saksan valtiota, jotka erosivat myös rattijuopumuksen hallinnan suhteen selkeästi toisistaan.

Itä-Saksa sovelsi täyden raittiuuden periaatetta liikenteessä: promillerajana oli 0,0. Rattijuopumukseen syyllistyneeltä kuljettajalta peruutettiin ajokortti pitkäksi ajaksi, käytännössä 2–5 vuodeksi, jopa elinikäinen peruutus oli mahdollinen. Rattijuopon hoitoon ohjaamiseksi, hoitamiseksi tai kuntouttamiseksi ei ollut olemassa erillisjärjestelyjä. Ajokortin sai takaisin ilman ajotutkintoa rangaistusajan umpeuduttua. Tosin lääkäri lausunnollaan kuljettajan alkoholiongelman tasosta kykeni eväämään ajokortin takaisin saamisen.

Länsi-Saksassa oli jo vuodesta 1973 lähtien totuttu 0,8 promillen rattijuopumusrajaan, mikä merkitsi sitä, että ajamaan oli voinut

lähteä alkoholin nauttimisen jälkeenkin. Rattijuoppo menetti korttinsa, mutta huomattavasti lyhyemmäksi ajaksi kuin Itä-Saksassa. Rattijuopon kouluttamiseksi, hoitoon ohjaamiseksi, hoitamiseksi ja kuntouttamiseksi oli kehitetty toimivat järjestelmät. Mikäli rattijuoppo oli menestyksekkäästi osallistunut esim. koulutukseen, se vaikutti lieventävästi hänen rangaistukseensa. Länsi-Saksassa, mikäli kuljettajan veren alkoholipitoisuus nousi yli 1,6 promillen, kuljettaja joutui automaattisesti lääkärin tutkimuksiin, joiden tulokset ratkaisivat hänen ajokorttinsa kohtalon.

Kuvattujen erojen yhteensovittaminen on osoittautunut pulmalliseksi. Esimerkiksi Itä-Saksassa (uusissa osavaltioissa) oli voimassa 0,0 promillen rattijuopumusraja 4.10.1956 alkaen 31.12.1992 saakka. Kun muistetaan, että Saksat yhdistyivät 3.10.1990, osoittautuu, että Saksan uusissa osavaltioissa oli 3.10.1990–31.12.1992 voimassa kaksi promillerajaa: entinen 0,0 ja uusi, yhteinen 0,8 promillea. Kuljettajien kannalta tilanteen on täytynyt olla varsin hämmentävä.

Saksojen yhdistymisestä syntyneitä promillerajaongelmia on yritetty lieventää esittämällä uudeksi promillerajaksi EU:n komission ja WHO:n suosituksen mukaista 0,5:tä promillea. Asia on edennytkin jo niin pitkälle, että Saksan liittoneuvosto (Bundesrat) on hyväksynyt ehdotuksen maaliskuussa 1992, mutta liittopäivillä (Bundestag) asiasta ei ole tehty päätöstä. Promillerajan muuttaminen on kuitenkin vireillä koko ajan.

Vuonna 1992 tehdyssä mielipidekyselyssä 89 prosenttia uusien osavaltioiden vastaajista oli sitä mieltä, että jos promillerajaa nostetaan, se ei saa ylittää 0,5:tä promillea. Vanhoissa osavaltioissa 0,5 promillen raja sai 62 prosentin kannatuksen. Mutta kun samaa asiaa kysyttiin kaksi vuotta myöhemmin, enää 48 prosenttia vastaajista halusi joko 0,0 promillen tai 0,5 promillen rajan. Yhtä usea vastaaja (48 %) kannatti 0,8 promillen rajan säilyttämistä entisellään. Tuloksissa heijastuvat uusien ja vanhojen osavaltioiden erilaiset tavat suhtautua alkoholin käyttöön liikenteessä.

Ranska edustaa tyypillistä Euroopan unionin viinintuottajaa ja samalla korkean alkoholin kulutuksen maata. Perinteisesti Ranskassa on asukasta kohden kulutettu alkoholia eniten Euroopassa, esim. 11,5 litraa absoluuttista alkoholia vuoden 1993 aikana. Aivan viime aikoina Ranskan alkoholin kulutus on hieman laskenut. Runsas alkoholin kulutus on johtanut vakaviin alkoholihaittoihin, kuten alkoholisairauksiin ja alkoholin vuoksi sattuneisiin onnettomuuksiin. Näiden yhteiskunnallisten ongelmien kasvaessa Ranskassa on havahduttu huomaamaan alkoholin käytön haitalliset seuraukset. On virinnyt halu vähentää alkoholin kulutusta, muuttaa juomatapoja ja ennalta ehkäistä mm. liikenteen alkoholionnettomuuksia. Kymmenen viime vuoden aikana rattijuopumus onkin vähentynyt, samoin alkoholionnettomuuksien uhrien määrä. Herääkin kysymys, minkälaisilla ratkaisuilla Ranskassa on myönteisiä tuloksia saatu aikaan.

Ranskan nykyiset rattijuopumussäännökset pohjautuvat vuosien 1958 ja 1965 lakeihin. Vuoden 1958 lain mukaan kuljettajaa rangaistiin, jos hänen ajokykynsä oli huonontunut; yhdeksi syyksi hyväksyttiin päihtyneenä ajaminen. Vuoden 1965 laki määrittelee ajamisen alkoholin vaikutuksen alaisena kielletyksi.

Taistelu rattijuopumusta vastaan sai varsinaisesti pontta vuonna 1970, jolloin tuli voimaan ensimmäisen kerran 0,8 promillen rattijuopumuksen raja (9.7.1970). Rajan ylittäminen oli ”lesser offence”, vähäinen rattijuopumusrikos, ja jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus ylitti 1,2 promillen rajan, oli kyseessä ”indictable offence” (syytteen alainen rattijuopumus). Vuonna 1978 tuli voimaan laki, joka salli kuljettajien satunnaiset puhallutukset (12.7.1978, preventiiviset testit). Lain perusteella poliisi voi puhalluttaa kuljettajia riippumatta siitä, epäiltiinkö kuljettajaa rattijuopumuksesta, muusta liikenne rikkomuksesta tai onnettomuuden aiheuttamisesta vai

ei. Näiden lakien avulla Ranskaan oli luotu perusedellytykset rattijuopumuksen tehokkaalle valvonnalle.

Ranskan aktiivisuus liikenneraittuuden edistämisessä jatkui vuonna 1983, jolloin poistettiin ero vähäisen rattijuopumusrikoksen ja syytteen alaisen rattijuopumuksen väliltä. Uuden lain mukaan kuljettaja syyllistyi syytteen alaiseen rattijuopumukseen, jos hänen veren alkoholipitoisuutensa ylitti 0,8 promillea tai hänen hengitysilman alkoholipitoisuutensa nousi yli raja-arvon 0,4 mg/l. Vuoden 1983 laki määritteli myös kuljettajan hengitysilman alkoholipitoisuuden todistusvoimaiseksi oikeudessa. Vuoden 1986 lain mukaan poliisi voi ottaa kuljettajalta ajokortin pois 72 tunniksi välittömästi tien päällä todettuaan rattijuopumusepäilyn. Edelleen vuonna 1987 rattijuopumusrangaistuksien maksimirajoja nostettiin Ranskassa. Vuonna 1990 vahvistettiin vuoden 1978 satunnaispuhallutusjärjestelmää, jonka mukaan ketä tahansa kuljettajaa voitiin puhalluttaa.

Ranska siirtyi vuonna 1992 (1.7.1992) ajokortin pistejärjestelmään. Jokaisen kuljettajan lähtöpisteet ovat 12 pistettä, joista vähennetään tehtyjen liikenne rikkomusten ”virhepisteet”. Jos kuljettaja menettää kaikki pisteensä, hän menettää ajokorttinsa määräajaksi. Rattijuopumus on tavallisimmin arvioitu 4 pisteen arvoiseksi. Pahimmissa tapauksissa 6 pisteen menetyskin on mahdollinen. Kuljettaja tosin voi saada menettämiään pisteitä takaisin osallistumalla hyväksytysti jatkokoulutukseen.

Uuden lainsäädännön myötä kuljettajien puhallutusten määrät ovat Ranskassa 1980- ja 1990-luvulla voimakkaasti kasvaneet. Puhallutusten määrä on noussut esim. vuoden 1988 tasosta (700 000 puhallutusta) vuoteen 1990 mennessä seitsenkertaiseksi. Voidaan sanoa, että kuljettajan sekä objektiivinen että subjektiivisesti koettu rattijuopumuksesta kiinnijäämisen riski ovat lisääntyneet. Se heijastuu sekä rattijuopumuksen että ennen kaikkea onnettomuuksien ja niiden uhrien määrien voimakkaana vähenemisenä. Esi-

merkiksi vuosien 1983 ja 1991 välisenä aikana maantienonnettomuudet vähenivät 20 prosenttiyksikköä ja kaupunkionnettomuudet 32 prosenttiyksikköä (Biecheler-Fretel & Filou 1994).

Viime vuosina Ranskassa niin liikennealan järjestöt kuin muutkin asiantuntijat ovat ehdottaneet rattijuopumuksen promillerajan laskemista EU:n komission suosittelemaan 0,5 promilleen. Promillerajan muutos on toteutunut, sillä Ranskan rattijuopumuksen promillerajaa alennettiin, mutta vain 0,7 promilleen syyskesällä 1994. Ero aikaisempaan promillerajaan (0,8) on mitättömän pieni. Päätöstä arvostelleet liikennejärjestöt ovat tuoneet esiin, että käytännössä joudutaan määrittelyvaikeuksiin mm. mittavirheiden vuoksi.

Samaan aikaan promillerajan muuttamisen kanssa määriteltiin 0,7–0,8 promillen rattijuopumus jälleen vähäiseksi rattijuopumukseksi, josta menettää 4 ajokorttipistettä ja saa sakkoja 900 frangia. Jos veren alkoholipitoisuus ylittää 0,8 promillen rajan, rangaistuksina voivat olla 6 ajokorttipisteen menetys, 30 000 frangin sakko, 2 vuoden vankeus. Jos tapaus on erittäin törkeä, vankeutta voi saada jopa 5 vuotta.

Ranskan rattijuopumuslainsäädäntöä on kehitetty aktiivisesti 1970-lvulta lähtien. Sillä on ollut merkittävä vaikutus liikenneonnettomuuksien vähenemiseen. Myönteistä on, että perinteisessä korkean alkoholin kulutuksen maassa on oivallettu, että alkoholin juomisen rajoittaminen autolla ajon yhteydessä johtaa onnettomuuksien alenemiseen ja ihmishenkien säästöihin.

BELGIA

Belgia tarjoaa kiintoisan vertailukohteen suhteessa Ranskaan. Belgiassa puhutaan ranskan kieltä ja siellä seurataan muutenkin muita EU-maita tiiviimmin Ranskan yhteiskunnallisten olojen kehittämistä. Belgiassa juodaan runsaasti sekä olutta että viiniä, minkä

vuoksi alkoholin kulutusluvut ovat Euroopan unionin keskitasoa, hieman alle 10 litraa absoluuttista alkoholia asukasta kohden vuosittain.

Belgiassa esitettiin samoihin aikoihin kuin Ranskassakin, että rattijuopumuksen promilleraja olisi alennettava 0,5 promilleen aikaisemmasta 0,8 promillestä. Ehdotukselle kävi paremmin kuin Ranskassa, sillä alkoholin tuottajien ja ravintola-alan vastustuksesta huolimatta Belgia laski promilleraajansa 0,5 promilleen 1.12.1994. Muutoin Belgian rattijuopumuslain uudistus mukailee Ranskan vastaavaa uudistusta. Veren alkoholipitoisuuden mittaamisen (promilleraja) lisäksi oikeudessa rattijuopumuksen näytöksi kelpaa myös hengitysilman alkoholipitoisuus; rajana on 0,22 mg/l. Vähäisestä rattijuopumuksesta tuomitaan, kun veren alkoholipitoisuus on 0,5–0,8 promillea; siitä voi seurata välittömästi 3 tunnin ajokielto ja vähintään 3 750 Belgian frangin sakko, 1.1.1995 lähtien 5 000 frangin (= 700 FIM) sakko. Äärimmäisissä tapauksissa sakko voi nousta jopa 400 000 frangiin (n. 13 000 FIM).

Tiukentunutta rattijuopumuslakia vierastavat erityisesti olutpanimot. Lehtitietojen mukaan maan johtavan panimon Interbreweryn myynti on laskenut 10–15 prosenttia uuden rattijuopumuslain jälkeen (1.12.1994–20.1.1995). Jopa panimon työntekijät ovat käyneet Belgian liikenneministerin (Elio Di Rupo) luona pyytämässä, että rattijuopumuksen vastustamiskampanjaa (promillerajan alennusta) harkittaisiin uudelleen. Kampanja tietoiskuineen on tehokkaasti herättänyt belgialaiset kuljettajat totutusta tavasta ajaa alkoholin nauttimisen jälkeen ja havahduttanut kuljettajat tiedostamaan onnettomuusriskin kohoamisen, jonka alkoholin nauttiminen aiheuttaa (Kauppalehti 19.1.1995).

PORTUGALI

Portugalissa juodaan runsaasti viiniä, mistä johtuu, että Portugalin alkoholin kulutus on

Euroopan huippuluokkaa (10,4 litraa absoluuttista alkoholia/ asukas vuosittain). Alkoholin tuottaminen on merkittävä kansantalouden tulolähde. Voitaisiinkin olettaa, että Portugalissa seurattaisiin muiden vahvojen alkoholituottajamaiden kaavaa: rattijuopumuksen promillerajan alentamista halutaan vastustaa. Poikkeuksellista kyllä vuonna 1983 (23.9.1983) Portugalin rattijuopumuksen promillerajoja laskettiin siten, että alemmaksi rajaksi tuli 0,8 promillen sijasta 0,5 promillea ja ylemmäksi rajaksi 1,2 promillen asemasta 0,9 promillea. Uusimmassa lainuudistuksessa (1994) rattijuopumuksen 0,5 promillen raja alennettiin 0,4 promilleen.

ESPANJA

Espanjassa humalassa ajaminen tuli rangais-
tavaksi vuonna 1967. Promilleraja hyväksyt-
tiin lainsäädäntöön kymmenisen vuotta myö-
hemmin. Kuljettajia voidaan lain mukaan pu-
halluttaa rattijuoppojen löytämiseksi. Jos kul-
jettaja puhaltaa epäilyttävät lukemat, häneltä
otetaan verinäyte analyysiä varten.

Espanja kuuluu alkoholin kulutukseltaan
Portugalin tapaan alkoholin suurkuluttajiin,
kuuden eniten alkoholia juovan EU:n kansa-
kunnan joukkoon. Niinpä espanjalaiset kul-
jettajat käyttävätkin alkoholia hyvin yleisesti:
neljäsosa joka päivä ja 57 prosenttia vähin-
tään kerran viikossa. Tosin kerralla kulutetta-
vat alkoholimäärät ovat kohtuullisia (alle 40 g
päivää kohden). Viidesosa kuljettajista on sitä
mieltä, että he ovat alkoholin vaikutuksen
alaisia lähtiessään ajamaan kahden oluen tai
viinilasillisen juomisen jälkeen. Yli puolet
(53 %) kuljettajista sanoo tuntevansa alkoholi-
nin vaikutuksen ajamiseen nautittuaan kaksi
long drink -annosta. Kysyttäessä, ovatko kul-
jettajat koskaan ajaneet alkoholin vaikutuk-
sen alaisena, kolmasosa (32 %) vastasi myön-
tävästi. Selvästi humalassa kertoi ajaneensa 8
prosenttia vastanneista (Alvarez & Del Rio
1993, 3, JTM).

Vaikka Espanjassa ajaminen alkoholin

nauttimisen jälkeen onkin yleistä, kuljettajat
tietävät hyvin voimassa olevan promillerajan
(0,8 promillea), sillä 61 prosenttia vastaajista
vastasi oikein promillerajaa koskevaan kysy-
mykseen. Hyvin tiedettiin myös alkoholin vai-
kutuksen Espanjan suuriin onnettomuuslukui-
hin. Kuljettajat (94 %) ovat yhtä mieltä siitä,
että koulutusta rattijuopumuksen vähentämi-
seksi on tehostettava ja rangaistuksia koven-
nettava.

Näyttää siltä, että Espanjassa arkipäivän
käytäntö ja kuljettajien asenteet poikkeavat
toisistaan.

ISO-BRITANNIA

Iso-Britannia kuuluu yhtenä Euroopan unio-
nin ”isojen” joukkoon. Juomakulttuuriltaan
Iso-Britannia on tyypillinen pääasiallisesti
olutta kuluttava kansakunta, jonka alkoholin
kulutus ei kuitenkaan yllä Euroopan huippu-
maiden tasolle. Itse asiassa Suomen ja Ison-
Britannian alkoholin kulutus on lähes saman-
tasoista (Suomi 6,8 ja Iso-Britannia 7,3 litraa
absoluuttista alkoholia/ asukas 1993).

Ison-Britannian liikenneturvallisuus on
EU:n parhaita. Osana liikenneturvallisuudes-
ta huolehtimista Isossa-Britanniassa toteutet-
tiin ensimmäisenä suurista eurooppalaisista
maista ”promillelaki” vuonna 1967, jolloin
rattijuopumuksen promillerajaksi asetettiin
edelleen voimassa oleva 0,8 promillea. Lain
toteutus oli sikäli huomionarvoinen, että ensi
kertaa uuden lain voimaantuloon liitettiin in-
tensiivinen tiedotus- ja valistuskampanja.
Kampanjan ansiosta Ison-Britannian rattijuopu-
mus väheni selvästi, tosin vain tilapäisesti.
Joka tapauksessa lain ansiosta rattijuopu-
muksen valvonta tehostui. Samoin laki toimi
esimerkkinä niin muille Euroopan maille
kuin myös entisille Ison-Britannian siirto-
maille.

Vuoden 1967 rattijuopumuslain rinnalle
hyväksyttiin 6.5.1983 (samana vuonna kuin
Ranskassa) laki, jonka mukaan rattijuopu-
muksesta voitiin tuomita myös hengitysilman

(35 g/ml) ja virtsan (107 g/100 ml) alkoholipitoisuuden mukaan. Samalla säädettiin, että jos kuljettaja on tuomittu useammin kuin kerran kymmenen vuoden aikana yli 1,2 promillen rattijuopumuksesta, hänen on osoitettava alkoholin käyttönsä olevan kontrollissa, ennen kuin hän saa ajokorttinsa takaisin. Muutoinkin rattijuopumuksen uusijat joutuvat lääkärin tutkimuksiin. Lääkärin lausunto ratkaisee käytännössä, saako kuljettaja ajokorttinsa takaisin vai ei.

Viitteenä Ison-Britannian vakavasta suhtautumisesta rattijuopumukseen on se, että jo lievistäkin rattijuopumuksesta kuljettaja voi saada 6 kuukauden vankeustuomion, kuolemantuottamustapauksissa jopa 5 vuoden vankeustuomion.

Toisaalta johdonmukaisen rattijuopumuksen vastaisen politiikan kanssa on ristiriidassa se, että Ison-Britannian hallitus on lujasti ja toistuvasti kieltäytynyt hyväksymästä ehdotuksia lainkohdaksi, joka sallisi puhalluttaa kuljettajia satunnaisesti (RBT-järjestelmä). Se lisäisi huomattavasti rattijuopumuksesta kiinnijoutumisen riskiä, kuten useista EU:n jäsenmaista tiedetään (esim. Ranska, Pohjoismaat). Ison-Britannian hallitus on perustellut kantaansa sillä, että jo nykyinen lainsäädäntö suo poliisille riittävät edellytykset tulokselliseen valvontaan. Hallituksen penseyden taustalla lieenee kuitenkin brittiläinen perinne, jonka mukaan hallitus ei voi liiallisesti puuttua vapaiden kansalaisten koskemattomuuteen. Yksilön vapautta on hallituksen mielestä suojeltava. Samasta syystä hän turvavyön käyttöpakkokin tuli Isoon-Britanniaan vasta 1990-luvulla.

Viime aikoina brittiläiset juomatavat ovat muuttuneet siten, että yhä useammin kansalaiset nauttivat alkoholin kotiloissa. J. T. Everestin ja E. Forsythin (1990) tutkimuksen mukaan kuljettajista, joiden veren alkoholipitoisuus ylitti 0,8 promillea, 17,5 prosenttia kertoi juovansa joka päivä (väestöstä keskimäärin 5,8 %) ja 52,5 prosenttia kerran viikossa (väestö 39,3 %). Kuljettajista 22,5 prosenttia (väestö 55,6 %) ilmoitti juovansa pu-

bissa harvemmin kuin yhtenä päivänä, joten pubit vetävät puoleensa rattijuopumukselle alttiita kuljettajia.

Alkoholin juomisen siirtyminen pubeista ja ravintoloista koteihin liittyy alkoholin kallistumiseen. Kaupasta ostettu alkoholi on halvempaa kuin ravintolassa tarjoiltu alkoholi (Clayton & Everest 1994).

POHJOIS-IRLANNIN ERIKOISOLosuhteet

Pohjois-Irlanti edustaa muihin Ison-Britannian osiin verrattuna yhteiskunnallisia erikoisoloja myös rattijuopumuksen sääntelyn suhteen. Pohjois-Irlannin rattijuopumuslainsäädäntö on välimuoto Irlannin valtion ja Ison-Britannian lainsäädännöstä. Pohjois-Irlannissa tuli vuonna 1968 voimaan laki, jonka mukaan kuljettaja oli syyllistynyt törkeään rattijuopumukseen (major offence), jos hänen veren alkoholipitoisuutensa ylittää rajan 125 mg/100 ml, ja rattijuopumukseen, jos hänen veren alkoholipitoisuutensa ylittää rajan 80 mg/100 ml. Rattijuopumus voidaan todeta hengitysilman alkoholipitoisuutta mittaavalla laitteella. Siinä tapauksessa, että kuljettaja ei hyväksy laitteen lukemaa, häneltä otetaan veri- tai virtsanäyte tutkimuksia varten.

IRLANTI

Irlannissa on perinteisesti nautittu olutta töiden jälkeen pubissa ja ajettu sen jälkeen itse kotiin. Tämän käytännön on sallinut rattijuopumuslaki, jonka promilleraja oli aluksi varsin korkea, peräti 1,25 promillea. Laki tuli voimaan vuonna 1975. Sitten promillerajaa laskettiin 1 promilleen, joka onnettomuusriskin kannalta arvioituna on myös liian korkea.

Irlannissa on omaksuttu usean muun Euroopan unionin jäsenmaan tapaan rattijuopumuksen promillerajan alentamisen periaate, minkä seurauksena vuoden 1995 tammikuussa 1 promillen rattijuopumusraja laskettiin

0,8 promilleen. Promillerajan alentamista ovat vastustaneet kiivaimmin samat intressiryhmät kuin Belgiassakin eli alkoholintuottajat (panimoala) ja hotelli- ja ravintola-ala. Niiden vastustus perustuu siihen, että promillerajojen alentaminen kaventaa heidän mahdollisuuksiaan elinkeinon harjoittamiseen ja kannattavuuteen. Puolestapuhujia ovat olleet turvallisuutta korostavat ryhmät, kuten liikenteen asiantuntijat ja poliisit. Tällä hetkellä Irlannissa sovelletaan samaa rattijuopumuksen promillerajaa kuin Isossa-Britanniassa.

ITÄVALTA

Itävallassa on noudatettu jo vuodesta 1960 lähtien 0,8 promillen rattijuopumusrajaa, joka tällä hetkellä on voimassa koko saksalaisella kielialueella. Samoin kuin Saksassa myös Itävallassa on esitetty rattijuopumuksen promillerajan laskemista 0,5 promilleen. Toistaiseksi asia ei ole edennyt. Kuitenkin merkinä alkoholin aiheuttamien vaarojen tunnistamisesta liikenteessä Itävallassa on voimassa säännös, joka mukaan kokematon kuljettaja voidaan tuomita rattijuopumuksesta, jos hänen verensä alkoholipitoisuus ylittää 0,1 promillea. Säännös on analoginen eräiden Yhdysvaltojen osavaltioiden ”noviisikuljettajien” 0,2 promillen rattijuopumussäännön kanssa. Vastaavaa sääntöä ei muissa EU-maissa ole.

MITEN LIIKENTEESSÄ KUOLLEIDEN MÄÄRÄ JA ALKOHOLIN KULUTUS SÄÄTELEVÄT RATTIJUOPUMUSLAKIEN PROMILLERAJOJA?

Liikennejuopumuslainsäädännön kehittämisen tavoitteena on luoda edellytyksiä liikenne-raittuuden edistämiseksi ja siten turvallisemmalle liikenteelle. Pitkät lainsäädännölliset perinteet alkoholin käytön aiheuttaman riskin hallitsemiseksi liikenteessä ovat yhteisiä piirteitä niissä Euroopan unionin jäsenmaissa, joissa rattijuoppoja on alle 1 prosent-

tia liikennevirrasta. Esimerkiksi Ruotsissa ja Suomessa jo 1920-luvulla on lailla kielletty autolla ajo alkoholin vaikutuksen alaisena. Siten kuljettajille on autoistumisen alkuvaiheessa viestitetty, että autolla ajaminen ja alkoholin nauttiminen eivät sovi yhteen.

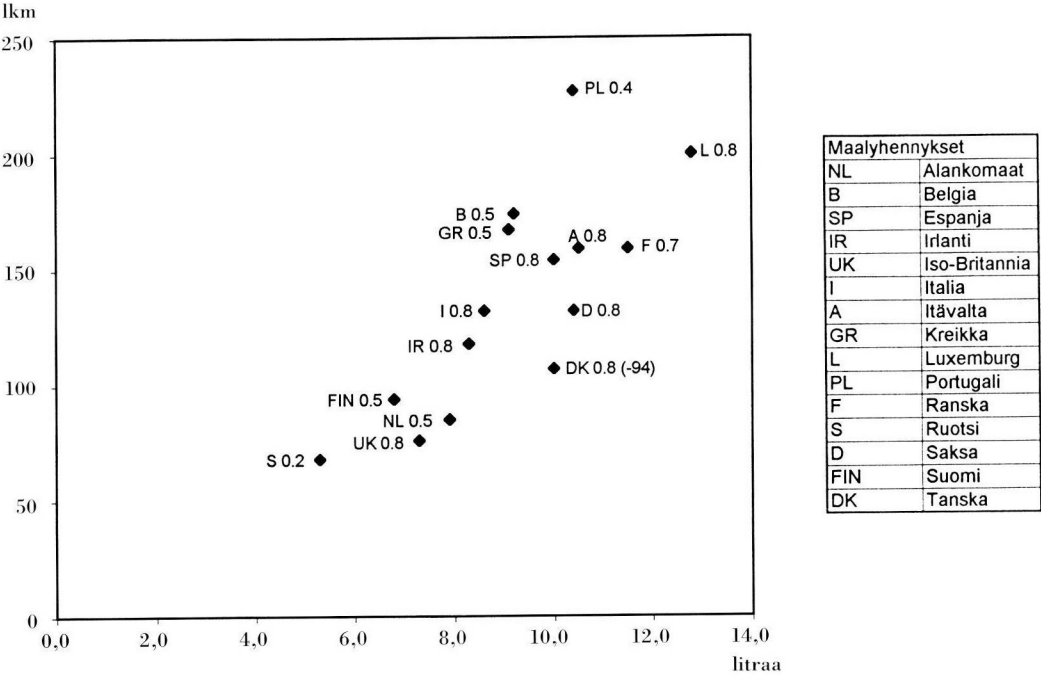
Kulttuureissa, joissa alkoholin juominen kuuluu kiinteänä osana jokapäiväiseen elämään, on vaikea mieltää alkoholin käytön ongelmallisuus liikenteessä, joka myös kuuluu tavalliseen arkipäivään. Liikenne-raittuuden edistämistä hankaloittaa korkean alkoholin kulutuksen maissa sekin, että viranomaiset ovat perinteisesti suhtautuneet löysästi rattijuopumussäännöksiin. Nykyisin tosin tilanne tässä suhteessa on muuttumassa. Suuret tieliikenteen onnettomuusluvut ovat ravistaneet hereille runsaasti alkoholia kuluttavat kansakunnat, jotka selvästi aiempaa aktiivisemmin haluavat vähentää rattijuopumusta. Se osoittaa, että onnettomuusriskitietoisuus on näissä maissa lisääntynyt.

Lisäksi korkean alkoholin kulutuksen maita kannustanee esim. Pohjoismaiden tuloksellisuus liikenneonnettomuuksien torjumisessa, jonka keskeisenä tekijänä on raitis liikenne.

EU:n jäsenmaiden rattijuopumuslakien promillerajoja voidaan tarkastella sekä riskitietoisuuden (= liikenteessä kuolleet/milj. asukasta) että alkoholin kulutuksen (= absoluuttisen alkoholin kulutus litroina/asukas) näkökulmasta. Näiden ulottuvuuksien maa-kohtaiset arvot yhdistämällä saadaan kuvion 1 mukainen vertailu. Kuviosta nähdään, että EU:n jäsenmaat jakautuvat rattijuopumuksen promillerajojen suhteen kolmeen ryhmään.

Maista, joissa liikenteessä kuolleita miljoonaa asukasta kohden on yli 150 vuodessa ja joissa absoluuttista alkoholia kulutetaan yli 9 litraa asukasta kohden vuodessa (matalan riskitietoisuuden ja korkean alkoholin kulutuksen maat), yhdessä (Portugali) on sovellettu 0,4 promillen, kahdessa (Belgia ja Kreikka) 0,5 promillen, yhdessä (Ranska) 0,7 promillen ja kahdessa (Espanja ja Itävalta) 0,8 promillen rattijuopumuksen langettavaa rajaa.

Kuvio 1. Euroopan unionin jäsenmaiden promillerajavertailu perusteena liikenteessä kuolleet miljoonaa asukasta kohden ja alkoholin kulutus absoluuttialkoholilitroina asukasta kohden



Keskiryhmän muodostavat maat, joissa liikennekuolleisuus miljoonaa asukasta kohden on 100–150 vuodessa ja alkoholin kulutus 7–9 litraa absoluuttista alkoholia asukasta kohden vuodessa. Näissä maissa (Irlanti, Italia, Tanska ja Saksa) rattijuopumuksen promillerajana on 0,8 promillea.

Vuoden 1992 liikenteessä kuolleiden määrän mukaan Suomi sijoittuisi muutoin keskiryhmään, mutta alkoholin kulutus Suomessa on alle 7 litraa absoluuttista alkoholia asukasta kohden. Vuoden 1993 tieliikenteessä kuolleiden määrän mukaan Suomi kuuluu samaan ryhmään kuin Ruotsi, jossa kuolleiden määrä on alle 100 miljoonaa asukasta kohden ja alkoholin kulutus alle 7 litraa absoluuttista alkoholia asukasta kohden.

Alankomaat ja Iso-Britannia voidaan myös laskea tähän ryhmään, vaikka alkoholin kulutus onkin 7,9 ja 7,3 litraa absoluuttista alkoholia asukasta kohden. Tässä riskitietoisten ja alkoholia vähän kuluttavien maiden ryhmässä Ruotsissa on 0,2 promillen, Suomessa ja Alankomaissa 0,5 promillen ja Isossa-Britanniassa 0,8 promillen raja.

Kuvion 1 ensimmäisen ryhmän maissa huomiota kiinnittää se, että useissa niistä (Belgia, Portugali, Ranska) on aivan viime aikoina alennettu promillerajaa tai esitetty voimakkaita vaatimuksia promillerajan laskemiseksi (Itävalta). Muutokset heijastavat sitä, että riskitietoisuus on lisääntynyt ja että alkoholionnettomuuksia halutaan vähentää rattijuopumuksen yleisyyteen puuttumalla. Erityisesti

tuloksia voitaisiin odottaa Portugalissa, jossa liikenteessä kuolleiden määrä on varsin suuri.

Keskiryhmän maissa promillerajana on 0,8 promillea. Näiden maiden rattijuopumuslain-säädäntöön ei liene odotettavissa muutoksia. Irlannissa on juuri alennettu rattijuopumuksen promilleraja 0,8 promilleen. Saksassa asiasta keskustellaan ja on tehty ehdotuksiakin promillerajan laskemiseksi 0,5 promilleen, mutta ehdotuksen tekemisestä (jopa liittoneuvoston päätöksestä) on kulunut jo kolme vuotta. Näiden maiden hyväksymä kuljettajan alkoholin nauttimisen jälkeen syntyvä riskitaso poikkeaa EU:n komission suosituksesta ylöspäin, mikä vaarantaa omalta osaltaan maiden liikenneturvallisuutta.

Kolmannen ryhmän maissa liikenneraittuutta on edistetty monin tavoin. Ruotsissa on siirrytty 0,2 promillen alarajaan ja laskettu törkeän rattijuopumuksen promillerajaa 1,5 promillesta 1,0 promilleen. Samalla rangais-tuksia on kovennettu, kuljettajien puhallu-tuksia lisätty ja valistusta parannettu.

Alankomaissa on perinteisesti valvottu ja tutkittu ahkerasti rattijuopumuslain noudat-tamista, valistettu alkoholin onnettomuusris-kiä lisäävästä vaikutuksesta ja korostettu ti-lanneraittuuden merkitystä.

Isossa-Britanniassa luotetaan erityisesti poliisin rattijuopumusvalvontaan ja sitä tuke-vaan tiedotukseen, eikä siellä ole tehty vaka-vasti otettavia ehdotuksia rattijuopumuksen promillerajojen alentamiseksi. Ison-Britanni-an erikoisuus on, että korkean riskitietoi-suuden maa ei ole hyväksynyt rattijuopumus-valvonnan yhtä olennaista edistysaskelta, sa-tunnaispuhallutusten periaatetta (Random Breath Testing, RBT).

Iso-Britannia on poikkeuksellinen maa sii-näkin mielessä, että se hyväksyy korkeana pidettävän, onnettomuuksille altistavan ratti-juopumuksen promillerajan. Muissa liiken-neturvallisuudeltaan korkeatasoisissa maissa rattijuopumuksen promilleraja on asetettu enintään 0,5 promilleksi.

Suomessa liikenneraittuuden edistäminen on keskittynyt ensisijaisesti rattijuopumus-valvontaan ja valistukseen. Tosin törkeän rat-tijuopumuksen raja laskettiin 1,5 promillesta 1,2 promilleen (1994), mutta alarajaan ei ole katsottu tarpeelliseksi puuttua.

LOPUKSI

Huomion kiinnittäminen alkoholin juomisen aiheuttamaan onnettomuusriskin kohoami-seen on monessa Euroopan unionin jäsen-maassa, kuten on käynyt ilmi, johtanut posi-tiivisiin tuloksiin. Alkoholi-onnettomuuksien ja niiden uhrien määrä on vähentynyt mm. Ranskassa, Saksassa, Isossa-Britanniassa, Ruotsissa ja Suomessa.

Huolimatta rohkaisevasta liikenneturvalli-suuskehityksestä EU:ssa on vielä paljon teh-tävissä rattijuopumuksesta aiheutuvien on-nettomuuksien vähentämiseksi. Niiden EU:n jäsenmaiden, jotka vielä eivät ole noudatta-neet EU:n komission ja WHO:n suositusta rattijuopumuksen rajaksi (0,5 promillea), tu-lisi yhdenmukaistaa ensi vaiheessa rattijuo-pumuksen promillerajoja koskevat säännök-set. Sen jälkeen voitaisiin ottaa kantaa siihen, tarvitaanko liikenteen riskiryhmille, kuten kokemattomille kuljettajille, erilliset rattijuo-pumuksen promillerajat.

KIRJALLISUUS

AIT-Information. 1994, numbers 74 & 75, 1992, number 68

Alvarez, F. J. & Del Rio, M. C.: Patterns and attitudes towards drinking alcohol and driving among Spanish drivers. *Journal of Traffic Medicine* 1993; 3, 102-115

Biecheler-Fretel, M. B. & Filou, C.: Drinking and driving in France during the years 1983-1991. Changes in legal framework and analysis of road users' behaviour. In: VTI konferens: Proceedings of the Conference Strategic Highway Research Program and Traffic Safety on two Conferences, Sept. 22-24, 1993. 1994

Borkenstein, R. F. & Grouther, R. F. & Shumate R. P. & Ziel, W. R. & Zylman, R.: The role of drinking driver in traffic accidents. Indiana University 1964

Clayton, A. & Everest, J. T.: Decline in drinking and driving crashes, fatalities and injuries in Great Britain. In: VTI konferens: Proceedings of the Conference Strategic Highway Research Program and Traffic Safety on two Conferences, Sept. 22–24, 1993, 1994

ETCS (European Transport Safety Council): Report on reducing traffic injuries from alcohol impairment. The Safety Monitor, 1995

Everest, J. T. & Forsyth, E.: Roadside surveys of drinking and driving in England. In: Perrine, M. W. B: Alcohol, drugs and traffic safety. Proceedings of the 11th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Oct. 24–27, 1989, 1990

Havard, J. D. J.: Cross national comparisons of drinking driving laws. In: Israelstam, S. & Lambert, S.: Alcohol, drugs and traffic safety. Proceedings of 6th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Toronto, Sept. 8–13, 1974, 1975

Havard, J. D. J.: An international view of legislation and its effects. In: Johnston, I. R. (ed.): Proceedings of the 7th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Melbourne, Jan. 23–28, 1977, 1979

ICADTS: Reporter, numbers: 1992, 1, 2, 3, 4; 1993, 3, 4; 1994, 1, 3; 1995, 1

The influence of alcohol and drugs on driving. Report on a WHO Ad Hoc Technical Group, EURO Reports and Studies 38. WHO 1978

Joyet, M.-Ch.: Drinking and driving law enforcement in a wine-producing country, a multi-criteria process, (1960–1990). In: VTI konferens: Proceedings of the Conference Strategic Highway Research Program and Traffic Safety on two Conferences, Sept. 22–24, 1993, 1994

Kauppaletti 19.1.1995

Laurell, H.: The Swedish experience: Changes in BAC legislation. Alcohol, Drugs and Driving 7 (1991): 3–4, 261–265

Mäki, M.: Liikennejuopumuslait muuttuvat Pohjoismaissa. Liikenneviikko 1994: 2, 7

New research on the role of alcohol and drugs in road traffic accidents. OECD, Research Group 1978

NTR: Trafikonykterhet i Norden. Kartläggning och förslag till forskning. Rapport 36. 1986

Pfafferott, I.: "Trinken und Fahren" bei unterschiedlichen BAK-Grenzwerten in Europa. Blutalkohol 1993: 1, 21–29

Research on the effects of alcohol and drugs on driver behaviour. Drafted by Goldberg, L. & Havard, J. D. J. OECD 1968

Schneble, H.: Vertane Jahre. Blutalkohol 1993: 1, 1–20

Suomen tieliikenneonnettomuudet, 1993

World Drink Trends. NTC Publications Ltd. 1994

Zuzan, W. D.: The rehabilitation of drivers drinking while intoxicated in Austria. In: Uzelmann, H.-D. & Berghaus, G. & Kroj, G.: Alcohol, drugs and traffic safety. Proceedings of 12th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Cologne, 28 September–2 October, 1992, 1993.

ENGLISH SUMMARY

Martti Mäki: Maximum permitted blood alcohol contents in drunken driving in member states of the European Union (Euroopan unionin jäsenmaiden soveltatut rattijuopumuksen promillerajat)

The article discusses the development of drunken driving legislation in the European Union member states, particularly the changes in maximum permitted blood alcohol contents, the per mil limits.

During the first stage in the development, i.e. before the 1920s, the driver's fitness to drive was sanctioned by law in a number of the present EU member states, such as France. Driving under the influence of alcohol was seen as an adverse and punishable factor affecting the fitness to drive. At the second stage, in the 1920s, laws stated clearly that driving while intoxicated is forbidden and li-

able to penalty. During the third stage, the post-war period, precise per mil limits started appearing in law. Supervision and penalties were based on these limits. The first of the present EU member states to establish per mil limits was Sweden, in 1941.

There are currently five different per mil limits in force within the European Union: 20, 40, 50, 70 and 80 mg/100 ml. In addition, inexperienced drivers in Austria are subject to a limit of 10 mg/100 ml. The most common per mil limit is 80 mg/100 ml. The most recent changes have been in Belgium, where the limit of 80 mg/100 ml was changed to 50 mg/100 ml in December last year, and in Ireland where the 100 mg/100 ml limit was changed to 80 mg/100 ml in January this year.

The article also describes the development of national legislation in, for example, France, Germany and Great Britain. France is of interest because of its high consumption of alcohol, Germany

because of the harmonization of legislation following unification, and Great Britain because of its long tradition of blood alcohol limits.

The conflict between drinking habits and the control of drunken driving is highlighted in the article. For example, in Belgium and Ireland the hotel and catering trade and the brewing industry have been powerfully opposed to a reduction in the

blood alcohol limits.

Finally, the article states that positive results have been achieved in those countries where there have been strong anti-drink-drive campaigns coupled with a tightening of the per mil limits. A clear reduction in alcohol-related traffic accidents has occurred, for instance in France.

KEY WORDS:

EU, drunken driving, legislation, blood alcohol